

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP05/010059

International filing date: 01 June 2005 (01.06.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP
Number: 2004-163525
Filing date: 01 June 2004 (01.06.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 04 August 2005 (04.08.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日
Date of Application: 2 0 0 4 年 6 月 1 日

出 願 番 号
Application Number: 特 願 2 0 0 4 - 1 6 3 5 2 5

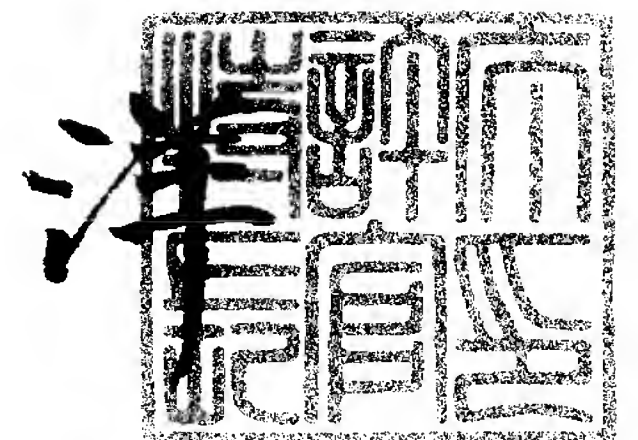
パリ条約による外国への出願
に用いる優先権の主張の基礎
となる出願の国コードと出願
番号
J P 2 0 0 4 - 1 6 3 5 2 5
The country code and number
of your priority application,
to be used for filing abroad
under the Paris Convention, is

出 願 人
Applicant(s): 住友ゴム工業株式会社

2 0 0 5 年 7 月 2 0 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小 川



【書類名】

特許願

【整理番号】

PS3760

【提出日】

平成16年 6月 1日

【あて先】

特許庁長官 今井 康夫 殿

【国際特許分類】

B60B 9/12

B60B 3/04

【発明者】

【住所又は居所】

兵庫県神戸市中央区筒井町2丁目1番1号 S R I 研究開発株式
会社内

【氏名】

白石 正貴

【特許出願人】

【識別番号】

000183233

【氏名又は名称】

住友ゴム工業株式会社

【代理人】

【識別番号】

100082968

【弁理士】

【氏名又は名称】

苗村 正

【電話番号】

06-6302-1177

【代理人】

【識別番号】

100104134

【弁理士】

【氏名又は名称】

住友 慎太郎

【電話番号】

06-6302-1177

【手数料の表示】

【予納台帳番号】

008006

【納付金額】

16,000円

【提出物件の目録】

【物件名】

特許請求の範囲 1

【物件名】

明細書 1

【物件名】

図面 1

【物件名】

要約書 1

【包括委任状番号】

0311331

【書類名】 特許請求の範囲

【請求項 1】

自動車用タイヤを支承するリムと、車軸に固定されるディスクとをダンパー部材を含む連結手段により連結する弾性ホイールであって、

前記連結手段は、前記リムの内周面から半径方向内方に突出しかつタイヤ軸方向に向き合う各内側面に周方向にのびる第 1 の係合溝を設けた環状の 2 枚のリング片、

前記各内側面に対向する外側面との間にそれぞれ間隙を有し、かつ外側面に前記第 1 の係合溝とそれぞれ対向して対となる周方向にのびる第 2 の係合溝が形成されるとともに、前記ディスクの半径方向外端部に設けられた結合部、

及び前記間隙を跨り、かつ軸方向両端部が前記対となる第 1、第 2 の係合溝に嵌入されることにより係止されるゴム弾性材からなる振動吸収用のダンパー部材からなり、

しかも前記結合部の外周面と前記リムの内周面との間に隙間を隔てることを特徴とする弾性ホイール。

【請求項 2】

前記第 1、第 2 の係合溝は、周方向に分断される複数の凹溝部からなり、かつ前記ダンパー部材は、前記各凹溝部に嵌入される複数かつ扇状の弾性分割片からなることを特徴とする請求項 1 記載の弾性ホイール。

【請求項 3】

前記リング片の一方は、取り外し可能であることを特徴とする請求項 1 又は 2 記載の弾性ホイール。

【請求項 4】

前記結合部の外周面と、前記リムの内周面との間に、前記外周面と内周面との衝合を緩和する緩衝材を具えることを特徴とする請求項 1～3 のいずれかに記載の弾性ホイール。

【書類名】 明細書

【発明の名称】 弾性ホイール

【技術分野】

【0001】

本発明は、乗り心地性能及び騒音性能を高めた弾性ホイールに関する。

【背景技術】

【0002】

タイヤを支承するリムと車軸に固定されるディスクとの間に、弾性ゴムからなる振動吸収用のダンパー部材を介在せしめ、乗り心地性能や騒音性能を高めた弾性ホイールとして、例えば図7に示す構造のものが知られている（特許文献1参照）。図中符号aはリム、bはディスク、cは弾性ゴムからなるダンパー部材である。

【0003】

【特許文献1】 特開2003-104001号公報

【0004】

このものは、リムaの内周面との間に隙間dを設け、半径方向の荷重変位をダンパー部材cの剪断変形によって吸収するため、特に小入力の変動に対する緩衝効果に優れ、乗り心地性能や騒音性能を大巾に向上することができる。又タイヤ軸方向の荷重に対しては、ダンパー部材cが圧縮変形となるためタイヤ軸方向剛性を高く確保でき、操縦安定性を維持するという利点がある。

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

しかし前記弾性ホイールでは、ダンパー部材cとリムaとの間、及びディスクbとの間を、弾性ゴムの加硫接着によって一体連結しているため、加熱加硫に時間と手間を要するなど、生産コストの上昇や生産効率の低下を招くという問題がある。

【0006】

そこで本発明は、ダンパー部材とリム及びディスクとを、加硫接着することなく簡便に連結することができ、前記操縦安定性の維持、及び乗り心地性能や騒音性能の向上を図りながら、生産コストや生産効率を改善する弾性ホイールを提供することを目的としている。

【課題を解決するための手段】

【0007】

前記目的を達成するために、本願請求項1の発明は、自動車用タイヤを支承するリムと、車軸に固定されるディスクとをダンパー部材を含む連結手段により連結する弾性ホイールであって、

前記連結手段は、前記リムの内周面から半径方向内方に突出しかつタイヤ軸方向に向き合う各内側面に周方向にのびる第1の係合溝を設けた環状の2枚のリング片、

前記各内側面に対向する外側面との間にそれぞれ間隙を有し、かつ外側面に前記第1の係合溝とそれぞれ対向して対となる周方向にのびる第2の係合溝が形成されるとともに、前記ディスクの半径方向外端部に設けられた結合部、

及び前記間隙を跨り、かつ軸方向両端部が前記対となる第1、第2の係合溝に嵌入されることにより係止されるゴム弾性材からなる振動吸収用のダンパー部材からなり、

しかも前記結合部の外周面と前記リムの内周面との間に隙間を隔てることを特徴としている。

【0008】

又請求項2の発明では、前記第1、第2の係合溝は、周方向に分断される複数の凹溝部からなり、かつ前記ダンパー部材は、前記各凹溝部に嵌入される複数かつ扇状の弾性分割片からなることを特徴としている。

【0009】

又請求項3の発明では、前記リング片の一方は、取り外し可能であることを特徴として

いる。

【 0 0 1 0 】

又請求項 4 の発明では、前記結合部の外周面と、前記リムの内周面との間に、前記外周面と内周面との衝合を緩和する緩衝材を具えることを特徴としている。

【発明の効果】

【 0 0 1 1 】

本発明は叙上の如く構成しているため、ダンパー部材とリム及びディスクとを、加硫接着することなく簡便に連結することができ、前記操縦安定性の維持、及び乗り心地性能や騒音性能の向上を図りながら、生産コストや生産効率を改善しうる。

【発明を実施するための最良の形態】

【 0 0 1 2 】

以下、本発明の実施の一形態を、図示例とともに説明する。

図 1 は、本発明の弾性ホイールを示す断面図、図 2 はその主要部を拡大して示す断面図である。

【 0 0 1 3 】

図 1 において、弾性ホイール 1 は、自動車用タイヤ 2（以下タイヤ 2 という）を支承するリム 3 と、車軸 4 に固定されるディスク 5 とを、振動吸収用のダンパー部材 6 を含む連結手段 7 により連結している。

【 0 0 1 4 】

ここで、前記リム 3 は、タイヤ 2 のビード部が着座する一対のリムシート 3 a と、各リムシート 3 a のタイヤ軸方向外端から半径方向外方に立上がるフランジ部 3 b と、リムシート 3 a の内端間に設けられる凹状のウエル部 3 c とを具える周知構造をなす。本例では、前記ウエル部 3 c が深い深底リムの場合を例示しているが、ウエル部 3 c が浅い浅底リム、或いはフラットな平底リムであっても良い。

【 0 0 1 5 】

また前記ディスク 5 は、車軸 4 のハブ 1 0 に固定されるハブ取付部 5 a と、該ハブ取付部 5 a から半径方向外方にのびるディスク部 5 b とを一体に具える。このディスク 5 は、本例では、リム巾中心 C よりも車両外側にオフセット（アウトセット）して配され、これによって車軸側に配設するブレーキロータ 1 1 等を含むブレーキ機構 B を、車両内側に収容している。なお前記車軸 4 は、車軸本体 4 A の前端部に、ハブ 1 0 を介して前記ブレーキロータ 1 1 を一体に取り付けた周知構造をなし、このハブ 1 0 のフランジ前端には、この車軸 4 と同心に突出する車軸突出部 1 2 と、その周囲で等間隔に配置する複数本（例えば 4 本）のホイール固定用のハブボルト 1 3 とを突設している。

【 0 0 1 6 】

またディスク 5 の前記ハブ取付部 5 a は、その中央に、前記車軸突出部 1 2 をはめ込んで取り付ける中心孔 1 4 を有し、かつその周囲には、前記ハブボルト 1 3 を挿通してナット止めするボルト挿通孔 1 5 を設けている。

【 0 0 1 7 】

そして本発明では、前記リム 3 とディスク 5 とを、ダンパー部材 6 を含む連結手段 7 によって連結している。

【 0 0 1 8 】

前記連結手段 7 は、図 2 に拡大して示すように、前記リム 3 の内周面から半径方向内方に突出する 2 枚のリング片 2 0、2 0、前記ディスク 5 の半径方向外端部に設けられかつ前記リング片 2 0、2 0 間に配される結合部 2 1、及び前記リング片 2 0 と結合部 2 1 との間を夫々継ぐゴム弾性材からなる振動吸収用の前記ダンパー部材 6 を具える。

【 0 0 1 9 】

前記リング片 2 0 は、前記リム 3 の内周面から半径方向内方に突出する互いに平行な環状体であり、タイヤ軸方向に向き合う各内側面 2 0 S には、周方向にのびる第 1 の係合溝 2 2 を凹設している。

【 0 0 2 0 】

またこのリング片20のうちの一方、例えば車両外側のリング片20Aは、本例では、前記リム3に取付け取外し可能であって、本例では、このリング片20Aを、前記リム3から小高さで突出する根元部20aと、この根元部20aに、例えばボルト等の固定金具Jを用いて脱着可能に取り付けられるリング本体部20bとから形成している場合を例示している。これによって、リム3とディスク5との組立作業効率を高めるとともに、ダンパー部材6の交換作業を可能としている。

【0021】

次に、ディスク5に設ける前記結合部21は、前記リング片20の各内側面20Sと、それに対向する外側面21Sとの間にそれぞれ間隙D1を有するとともに、前記外側面21Sに、前記第1の係合溝22とそれぞれ対向して対となる周方向の第2の係合溝23を形成している。

【0022】

そして前記ダンパー部材6は、本例では、矩形状断面を有する一定厚さの板状のゴム弾性材からなり、前記間隙D1を跨るとともに、その軸方向両端部6E、6Eは、前記対となる第1、第2の係合溝22、23にそれぞれ嵌入、保持される。これにより、前記ダンパー部材6をリング片20と結合部21との双方に係止することができ、ダンパー部材6とリム3との間、及びディスク5との間を、加硫接着を用いることなく強固にかつ確実に連結しうる。また加硫接着に要する時間と手間を排除しうるため、生産コストの低減、及び生産効率の向上を図ることも可能となる。

【0023】

なお、前記ダンパー部材6を用いた弾性ホイール1は、前記図3に示すように、前記リム3の他方のリング片20Bに、ダンパー部材6、ディスク5の結合部21、ダンパー部材6を、例えば車両外方側から順次挿入して組み付け、しかる後、前記リング本体部20bをその根元部20aに固定金具Jを用いて取り付けることにより、容易にかつ効率良く形成することができる。なお要求により、リング本体部20bは、固定金具Jを用いることなく溶接等により根元部20aに取り外し不能に固定しても良いが、作業性及びダンパー部材6の交換等のメンテナンス性などの観点から、取り外し可能とするのが望ましい。

【0024】

また弾性ホイール1では、前記リム3とディスク5との間の半径方向の荷重変位を、前記ダンパー部材6の剪断変形によって吸収しうる。従って、特に小入力の変動に対して優れた緩衝効果を発揮でき、乗り心地性能や騒音性能を大巾に向上することができる。そのために、前記結合部21の外周面と前記リム3の内周面との間には、前記剪断変形を許容する隙間D2を形成している。なお本例では、半径方向の大入力に対して、前記結合部21の外周面とリム3の内周面とが直接衝合して、乗り心地性能や騒音性能を損ねるのを防止するため、前記外周面、内周面の少なくとも一方、本例では内周面に、前記衝合を緩和する緩衝材24を設けている。この緩衝材24を設けるときには、この緩衝材24と他方の面（本例では外周面）との間に、前記隙間D2を確保する。

【0025】

また弾性ホイール1では、タイヤ軸方向の荷重に対しては、ダンパー部材6がその圧縮変形となるため、タイヤ軸方向剛性を高く確保することができ、ダンパー部材6の使用による操縦安定性の低下を抑えることができる。なお操縦安定性のために、前記係合溝22、23とダンパー部材6とは圧接していることが好ましく、またダンパー部材6の係止力を十分に確保するため、前記係合溝22、23の溝深さHを10mm以上確保するのが好ましい。なお係合溝22、23に圧接してダンパー部材6を挿入するために、図6に示すように、前記係合溝22、23を、溝底に向かって巾狭となるテーパ状に形成するのも好ましい。

【0026】

また前記ダンパー部材6では、前記間隙D1において、そのゴム厚さTを10mm～30mmの範囲とするのが好ましく、また前記間隙D1は前記ゴム厚さTの50～200%

の範囲であるのが好ましい。前記ゴム厚さTが10mm未満では、タイヤ軸方向の荷重がかかったときに、ダンパー部材6が座屈変形する恐れがあり、逆に30mmを越えると弾性ホイール1の縦剛性が大きくなりすぎたり、又重量が大きくなりすぎるという不利がある。また前記間隙D1がゴム厚さTの50%未満では、縦荷重時のダンパー部材6の縦たわみ量に限界が生じるという不利があり、200%を越えると、タイヤ軸方向の荷重がかかったときに、ダンパー部材6が座屈変形する恐れが生じ、又重量が大きくなりすぎるという不利もある。

【0027】

またダンパー部材6では、振動の吸収緩和効果や耐久性の観点から、ゴム硬度（デュロメータA硬さ）を10～50°、複素弾性率Eを1.0～5.0Mpa、損失正接 $\tan \delta$ を0.05～0.2の範囲とするのが好ましい。複素弾性率E及び損失正接 $\tan \delta$ の値は、粘弾性スペクトロメータにて温度70℃、初期伸張10%、動歪み±1.0%、周波数10Hzの条件下で測定した値である。なおダンパー部材6に用いるゴム弾性材としては、特に限定されないが、例えばニトリルゴム（NBR）、スチレンーブタジエンゴム（SBR）、ブタジエンゴム（BR）、天然ゴム（NR）、イソプレンゴム（IR）等のジエン系ゴム、又はブチルゴム（IIR）、エチレンプロピレンゴム（EPDM）等の非ジエン系ゴムが好適に使用でき、要求により補強剤、加硫剤、加硫促進剤、ワックス、老化防止剤などのゴム用の添加剤を適宜配合することができる。

【0028】

なお前記緩衝材24としては、前記ダンパー部材6よりも、ゴム硬度、素弾性率E、及び損失正接 $\tan \delta$ をそれぞれ小とした低弾性かつ減衰効果の高いゴム材を使用するのが好ましい。

【0029】

又前記連結手段7では、車軸4からの駆動力をリム3に的確に伝達するために、前記リング片20と結合部21とが周方向に位置ずれしないことも重要であるが、本発明では前記ダンパー部材6が係合溝22、23に嵌入されるため、その間にゴム摩擦力が十分に作用する。従って、前記ダンパー部材6及び係合溝22、23が、周方向に連続する環状をなす場合にも、リング片20と結合部21との周方向の位置ずれを防止しうる。

【0030】

しかし、前記周方向の位置ずれをより確実に防止するため、本例では、図4、5に示すように、前記第1、第2の係合溝23、24を、周方向に分断される複数の凹溝部26により形成するとともに、前記ダンパー部材6を、前記各凹溝部26に嵌入される複数かつ扇状の弾性分割片6Aにより形成している。このように構成することにより、周方向に隣り合う凹溝部26、26間の仕切部27が、前記弾性分割片6Aのストッパとして機能し、前述のゴム摩擦力と相俟って、リング片20と結合部21との周方向の位置ずれをより確実に防止することができる。

【0031】

このとき、前記弾性分割片6Aの分割数が少な過ぎると、弾性分割片6Aの周方向端に作用する応力が過大となるため、耐久性を損ねる傾向となる。また分割数が多過ぎると、弾性ホイール1の組立作業効率を損ねるとともに、各弾性分割片6Aの周方向長さが小となって、一つの弾性分割片6Aに作用する半径方向の負荷荷重が増大する傾向となるため、振動の吸収緩和効果や耐久性に不利となる。従って、前記弾性分割片6Aの分割数nは、8～20個の範囲が好ましく、また弾性分割片6Aの周方向長さは、タイヤ軸心からの中心角 α に換算して、 $360/n$ の50～80%の範囲が好ましい。なお本例では、 $n=8$ 、 $\alpha=30^\circ$ のものを例示している。

【0032】

以上、本発明の特に好ましい実施形態について詳述したが、本発明は図示の実施形態に限定されることなく、種々の態様に変形して実施しうる。

【実施例】

【0033】

図 1 に示す構造をなすリムサイズ 7 J J × 1 6 の弾性ホイールを表 1 の仕様で試作し、実車走行により操縦安定性及び騒音性能をテストし、ダンパー部材を具えない従来のアルミホイールと比較した。

【 0 0 3 4 】

(1) 操縦安定性：

試供品のホイールに、市販のタイヤ (2 2 5 / 5 0 R 1 6) を取付け、内圧 (2 3 0 k P a) の条件下で車両 (乗用車、 2 0 0 0 c c) の全輪に装着し、ドライアスファルト路面のタイヤテストコースを走行し、ハンドル応答性、剛性感、グリップ等に関する特性をドライバーの官能評価により従来例を 1 0 0 とする指数で表示している。指数の大きい方が良好である。

【 0 0 3 5 】

(2) 騒音性能：

前記車両を用い、ロードノイズテストコースを速度 6 0 k m / h にて走行させ、運転席右耳許位置にてオーバオール騒音を測定し、その周波数分析を行った結果を図 6 に示す。

【 0 0 3 6 】

【表 1】

	実施例 1	従来例
ダンパー部材		なし
ゴム硬度 <度>	3 0	—
複素弾性率 E <Mpa>	3	—
損失正接 tan δ	0. 1	—
厚さ T <mm>	1 0	—
分割数 n	8	—
周方向巾 α < 度>	3 0	—
間隔 D 1 <mm>	2 0	—
隙間 D 2 <mm>	9	—
係合溝の溝深さ H <mm>	5	—
操縦安定性	1 0 0	1 0 0
騒音性	図 6	図 6

【 0 0 3 7 】

表及び図 6 に示す如く、実施例の弾性ホイールは、操縦安定性を損ねることなく、しかも 1 0 0 H z 以上の周波数帯でロードノイズを大巾に低減しうるのが確認できる。

【図面の簡単な説明】

【 0 0 3 8 】

- 【図 1】 本発明の弾性ホイールの一実施例を示す断面図である。
- 【図 2】 その主要部を拡大して示す断面図である。
- 【図 3】 その分解斜図である。
- 【図 4】 係合溝及びダンパー部材が周方向に分断される場合の、連結手段の側面図である。
- 【図 5】 係合溝及びダンパー部材が周方向に分断される場合の、連結手段の斜視図で

ある。

【図 6】 実車走行テストにより測定した車内騒音を周波数分析したグラフである。

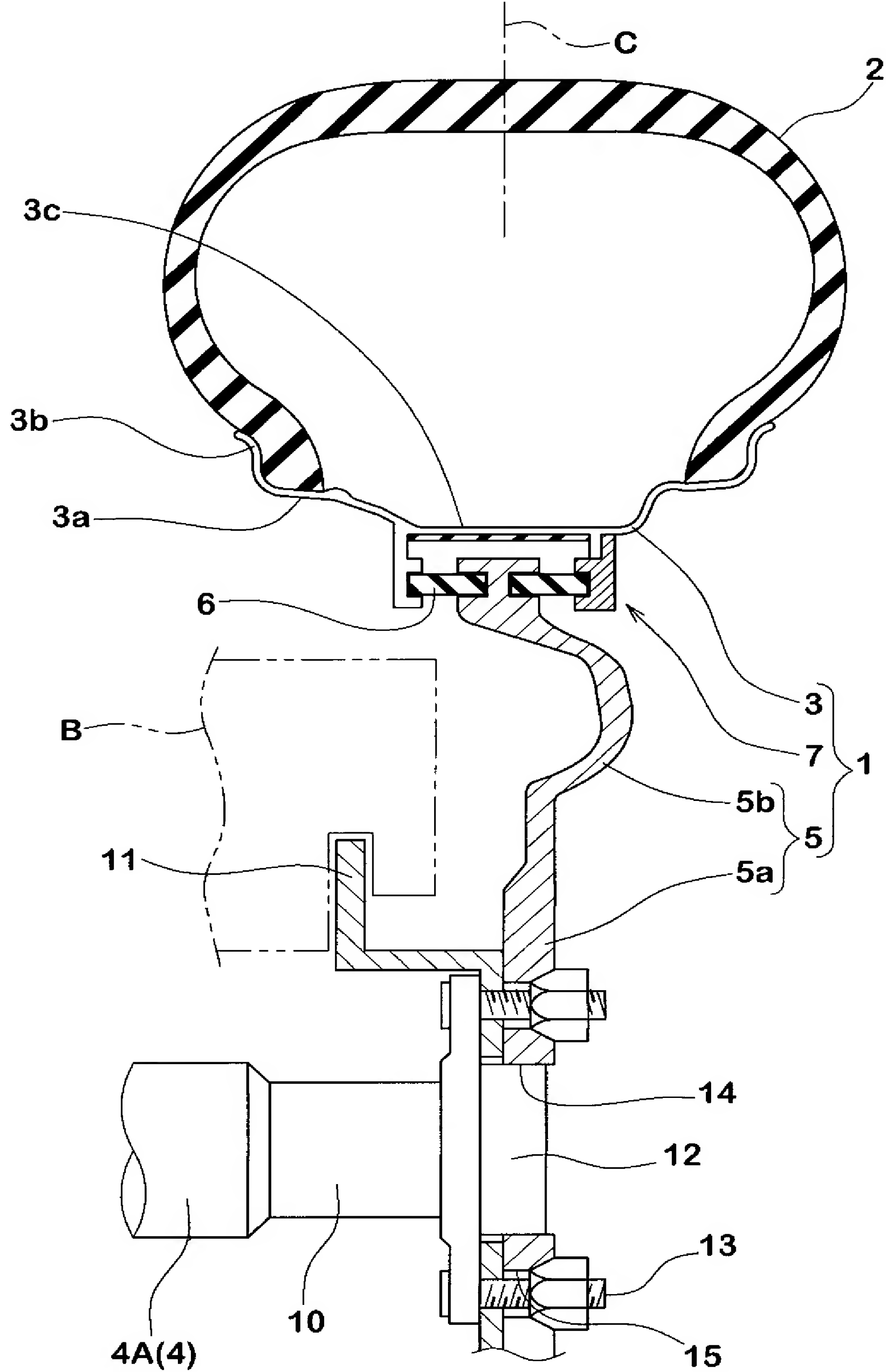
【図 7】 結合溝の他の例を示す断面図である。

【図 8】 従来技術を説明する断面図である。

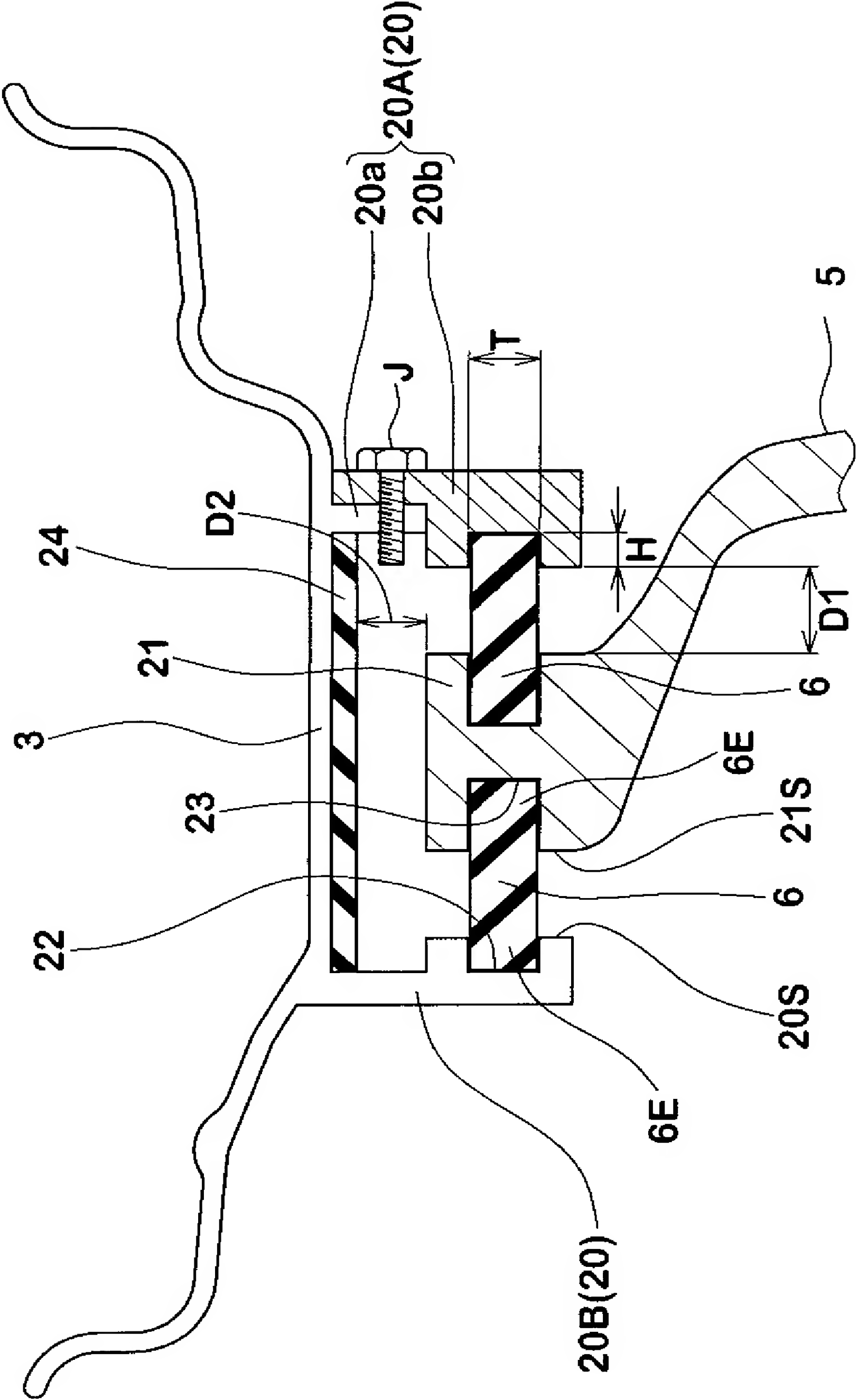
【符号の説明】

【 0 0 3 9 】

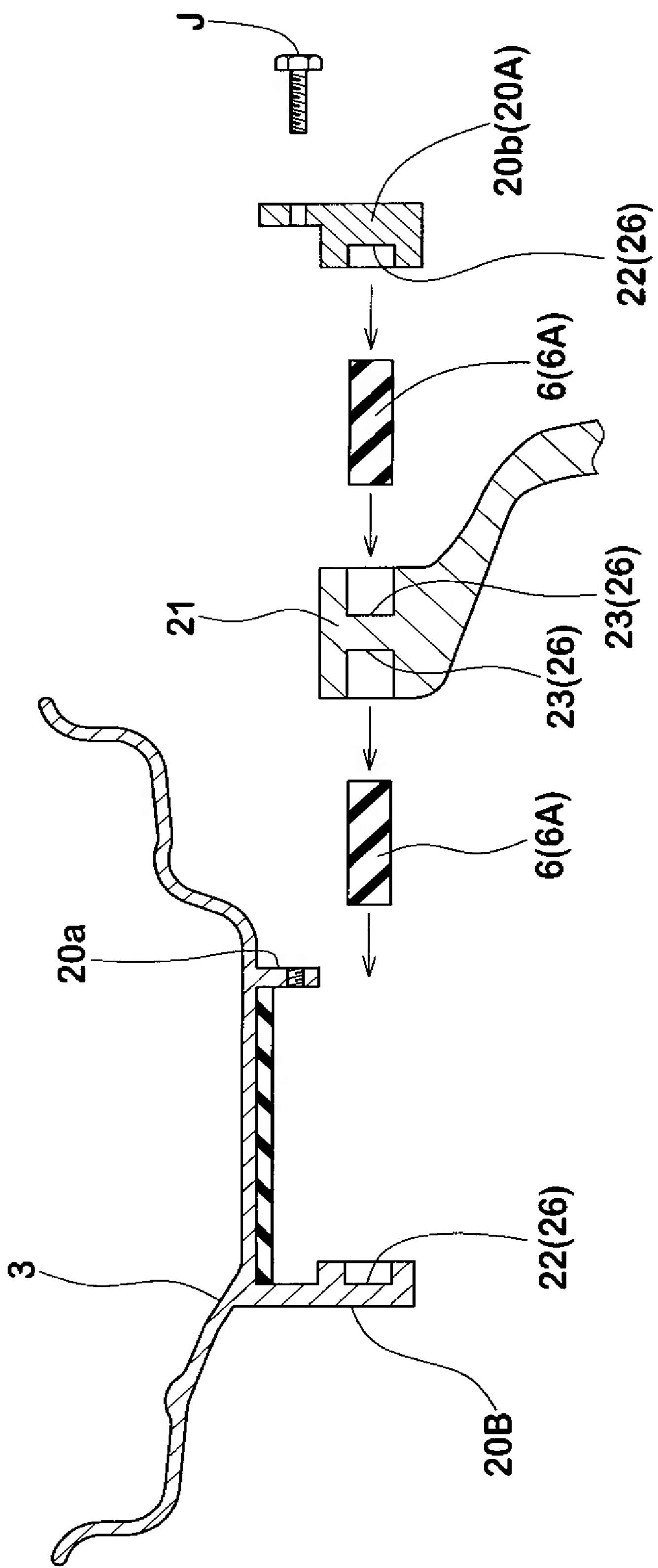
1	弾性ホイール
2	タイヤ
3	リム
4	車軸
5	ディスク
6	ダンパー部材
6 A	弾性分割片
6 E	両端部
7	連結手段
2 0	リング片
2 1	結合部
2 2	第 1 の係合溝
2 3	第 2 の係合溝
2 4	緩衝材
2 6	凹溝部
D 1	間隙
D 2	隙間



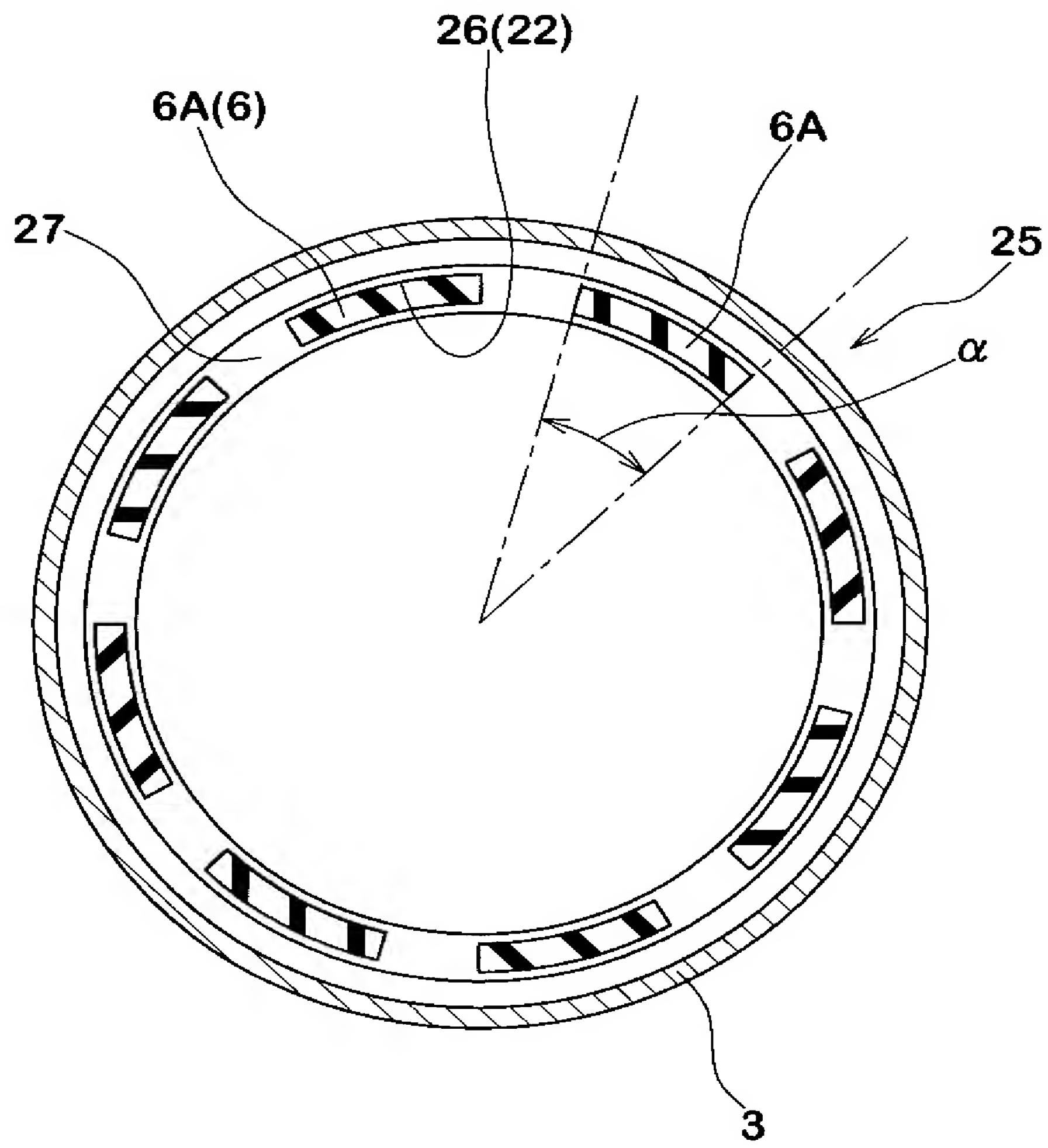
【 図 2 】



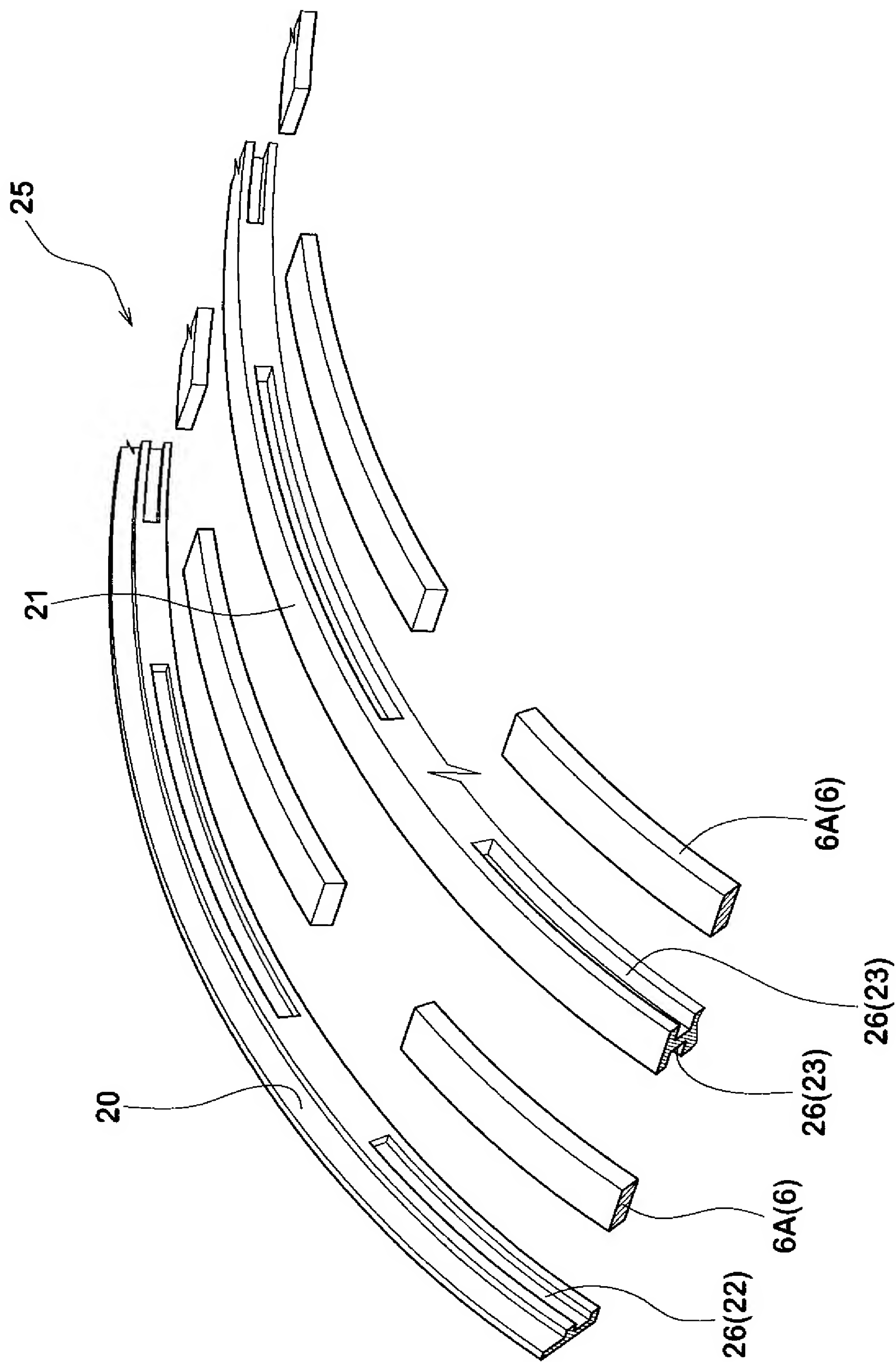
【 図 3 】



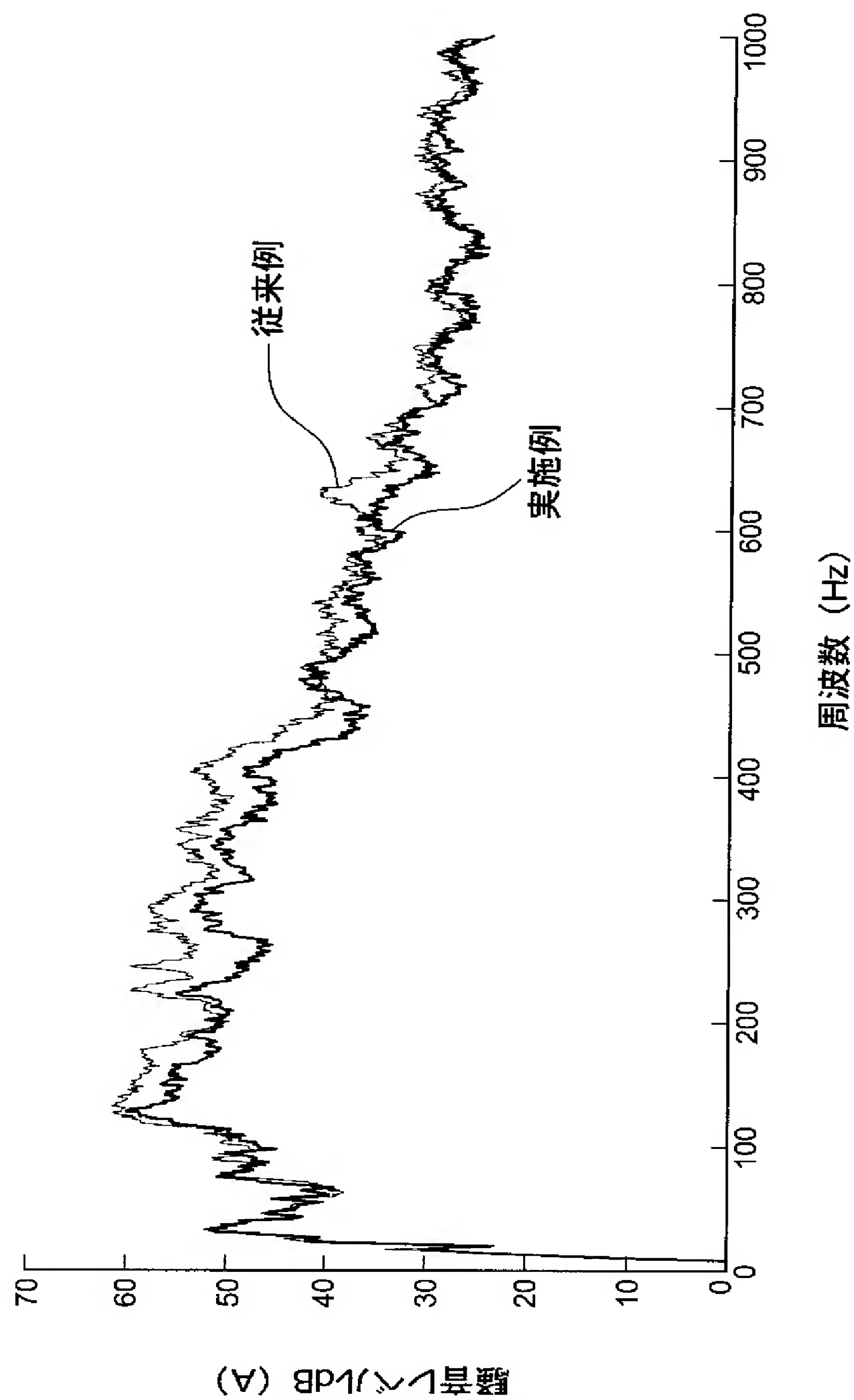
【 図 4 】



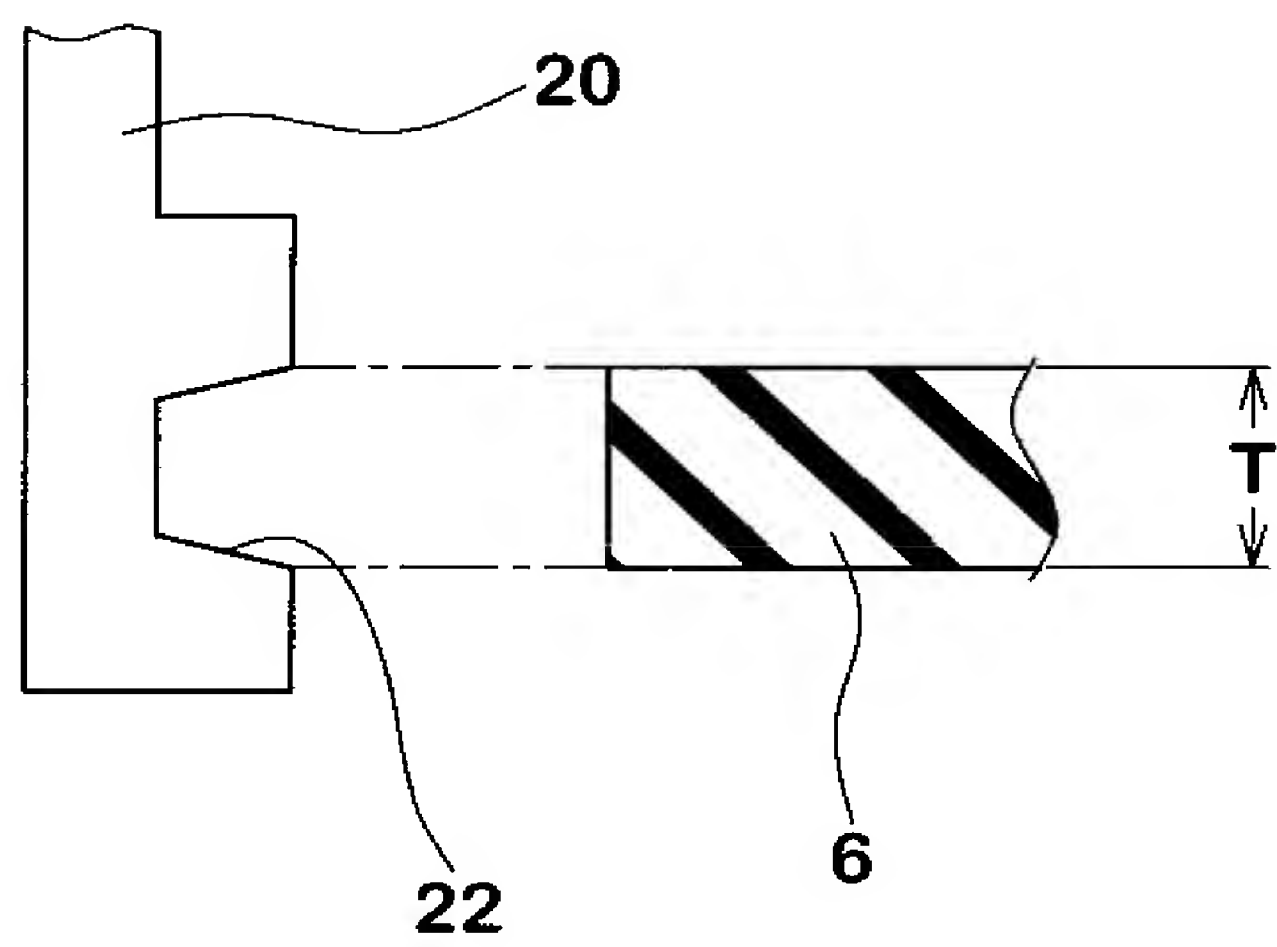
【 図 5 】



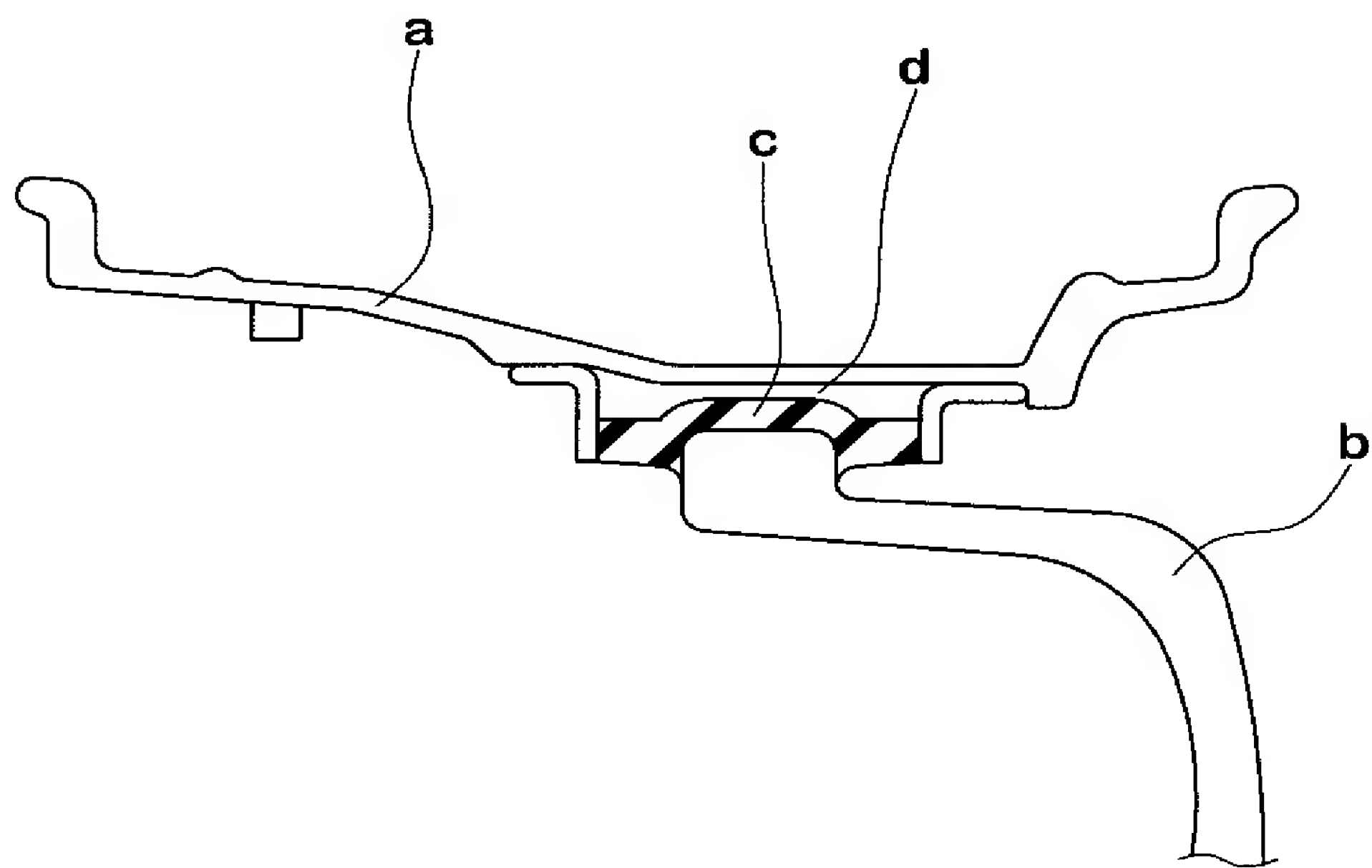
【 図 6 】



【 图 7 】



【 图 8 】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 ダンパー部材とリム及びディスクとを、加硫接着することなく簡便に連結することができ、前記操縦安定性の維持、及び乗り心地性能や騒音性能の向上を図りながら、生産コストや生産効率を改善しうる。

【解決手段】 リム3とディスク5との連結手段7は、リム3の内周面から半径方向内方に突出する2枚のリング片20、ディスク5の半径方向外端部に設けられかつ前記リング片20、20間に配される結合部21、及びリング片20と結合部21との間を継ぐゴム弾性材からなるダンパー部材6を具える。前記リング片20の内側面20Sには、周方向にのびる第1の係合溝22が形成され、かつ前記結合部21の外側面21Sには、前記第1の係合溝22と対向して対をなす第2の係合溝23が形成される。前記ダンパー部材6は、その軸方向両端部6Eが、前記対となる第1、第2の係合溝22、23に嵌入される。

【選択図】 図2

【書類名】	出願人名義変更届
【提出日】	平成17年 5月24日
【あて先】	特許庁長官 小川 洋 殿
【事件の表示】	
【出願番号】	特願2004-163525
【承継人】	
【識別番号】	000110251
【氏名又は名称】	トピー工業株式会社
【承継人代理人】	
【識別番号】	100082968
【弁理士】	
【氏名又は名称】	苗村 正
【電話番号】	06-6302-1177
【承継人代理人】	
【識別番号】	100104134
【弁理士】	
【氏名又は名称】	住友 慎太郎
【電話番号】	06-6302-1177
【手数料の表示】	
【予納台帳番号】	008006
【納付金額】	4,200円
【その他】	譲渡証書及び委任状は追って手続補足書にて補充いたします。

出願人履歴

0 0 0 1 8 3 2 3 3

19940817

住所変更

兵庫県神戸市中央区脇浜町3丁目6番9号

住友ゴム工業株式会社